ETAP 26s

SPECIFICATIONS TECHNIQUES :



longueur h.t.	**8.02**	**m**
longueur de coque	**7.30**	**m**
longueur de flottaison	**6.71**	**m**
largeur h.t.	**2.50**	**m**
largeur de flottaison	**2.12**	**m**
tirant d'eau	**1.50 / 0.85**	**m**
tirant d'air	**11.60**	**m**
poids	**1800 / 1820**	**kg**
lest (0.85 m)	**520**	**kg**
lest (1.50 m)	**500**	**kg**
grand-voile	**18.2**	**m²**
foc	**12.2**	**m²**
CE design	**catégorie B/C**	

Architectes :
M. O. von Ahlen
ETAP Yachting S.A.

1. Construction

Comme tous les ETAP, l'ETAP 26s est construit selon le principe exclusif du contremoulage intégral ETAP. Ce qui lui a valu d'être reconnu officiellement insubmersible et de pouvoir offrir une rigidité accrue, des cabines quasi sans condensation grâce à l'isolation complète de la coque et du pont, et une finition intérieure unique. L'ETAP a également été homologué en catégorie B selon les normes de la CE (en catégorie C avec la quille tandem). Après bien des simulations faites par ordinateur, le choix s'est porté sur un voilier aux belles lignes harmonieuses sous la flottaison, avec une proue légèrement inclinée et de longues lignes à la flottaison. La coque permet de développer un potentiel de vitesse important dans un large spectre de conditions de vent, tout en lui assurant un comportement marin très sûr.

Sous le pont, l'ETAP 26s offre énormément d'espace et de confort, un bloc cuisine spacieux et des toilettes séparées avec penderie à cirés. Une structure des varangues exceptionnellement solide, un support de mât intégré en aluminium et invisible, des forces du gréement dormant immédiatement reportées sur la coque extérieure, ne sont que quelques exemples de la nouvelle conception d'ETAP Yachting afin d'améliorer encore la sécurité du voilier et de lui assurer une plus grande longévité.

2. Coque

La coque est construite en polyester (type ortho et iso) renforcé de fibres de verre et protégée par un gelcoat iso-NPG qui lui garantit une étanchéité absolue. La coque est intégralement fabriquée selon la technique dite du moule fermé. Grâce à la technique "injection" (RTM), on obtient une structure monolithique qui est techniquement supérieure aux procédés de fabrication classique. La structure exclusive de la coque intérieure ETAP offre des avantages importants :

- la structure très stable des varangues dans la coque intérieure garantit une construction extrêmement rigide.
- les côtés en polyester sont faciles à entretenir.
- le mât est logé dans un pied de mât situé sur le pont et ne le traverse pas. Il repose sur une structure en aluminium et polyester renforcé, intégrée dans la structure de la coque intérieure, offrant ainsi plus d'espace dans le carré.

Entre les deux coques, on a injecté une mousse polyuréthane (cellules fermées à minimum 95 %) qui offre suffisamment de flottabilité pour permettre au voilier de poursuivre sa route même en cas d'avarie grave. A l'avant et à l'arrière, on a prévu une quantité importante de mousse comme protection en cas d'impact et afin d'assurer une stabilité longitudinale en cas d'avarie. Dans la coque des renforts supplémentaires ont été prévus pour transporter le bateau ou pour le mettre sur bers pendant une plus longue période.

3. Pont

Le pont est également réalisé selon la technique du contremoulage. Ce qui permet une finition intérieure soignée sans avoir recours à des matériaux de décoration supplémentaires, bien souvent peu résistants à l'eau. Le pont est également fabriqué selon la technique dite du moule fermé. Grâce à la technique "injection" (RTM), on obtient une structure monolithique qui est techniquement supérieure aux procédés de fabrication classique. Un antidérapant TBS très efficace recouvre le pont et toutes les aires d'anti-dérapant sont protégées par un bourrelet.

Pour assurer un meilleur appui, le pont est équipé de tubes cale-pieds en aluminium sur toute sa longueur. On peut également y attacher les défenses sans solliciter la filière et s'en servir comme points d'attache des amarres et des lignes de vie en cas de gros temps. Quatre taquets d'amarrage ont également été installés. La filière Inox haute de 45 cm est gainée de matière synthétique. Les chandeliers situés au milieu du voilier sont conçus comme des anneaux de manière à pouvoir attacher les drisses lorsqu'on lève ou couche le mât qui est alors solidement assuré par le travers.

Le pont est également équipé de mains courantes en aluminium.

Le balcon avant ouvert et le balcon arrière fractionné en acier inoxydable facilitent l'accès au bateau.

Le pont a été construit de manière telle qu'on peut, à la gîte, faire le tour du bateau sur le revêtement antidérapant tout en étant parfaitement protégé par la filière.

L'ETAP26s est équipé d'un puits à chaînes autovideur.

La suite de l'accastillage du pont se compose de :
- 2 winches et 2 manivelles de winches sur le roof pour les drisses et écoutes
- un pied de mât pour mât rabattable avec poulies de retour pour les drisses et une sécurité pendant le transport.
- 2 rails de génois avec chariot
- 4 taquets d'amarrage
- 8 coinceurs de drisse
- une hampe de pavillon avec support
- 2 cadènes articulées pour la fixation de l'écoute de grand-voile.

Aux endroits prévus pour le montage de l'accastillage (même en option), on a renforcé le polyester ou prévu des plaques de renfort en aluminium ou en inox.

4. Raccord pont-coque

Les forces de tension du gréement dormant sont reprises via des cadènes dans la coque. Comme les cadènes ont été disposées de façon la plus excentrique possible, il en résulte une sollicitation moindre du mât et de la coque. Cette réduction de traction peut atteindre jusqu'à 30 %. C'est un procédé unique à ETAP qui s'appelle ECS, en d'autres termes External Chainplate System.

Le pont de l'ETAP26s est fixé dans la coque. On crée ainsi un triangle de force optimal entre le gréement dormant, le mât, le pont et la coque. Le pont est d'abord fixé mécaniquement à la coque et relié ensuite hermétiquement à l'aide d'un produit de colmatage. Pour terminer, on place un solide liston en matière synthétique comme protection mécanique.

5. Cockpit

L'ETAP26s offre un cockpit autovideur particulièrement spacieux et ergonomique. Il est équipé de sièges extra sûrs lorsqu'on navigue à la gîte, situés derrière les dossiers du cockpit.

Le fond est revêtu d'antidérapant, intégré dans le gelcoat pour faciliter l'entretien. A bâbord et à tribord, des coffres de cockpit spacieux ont été prévus. Sur le tableau arrière, la construction permet le montage d'une chaise de moteur prête à accueillir un moteur hors-bord. De plus, il comporte une échelle de bain Inox.

Sous le plancher du cockpit, on peut également monter un moteur diesel ou un moteur électrique avec saildrive dans un espace technique moteur spécialement prévu à cet effet. Une pompe de cale manuelle a également été montée.

6. Gréement

L'ETAP26s est équipé d'un mât Seldén à un étage de barres de flèches et d'un gréement 7/8e. Un anneau pour le tangon de spinnaker est prévu de série. Le mât repose sur un pied de mât situé sur le pont (sans le traverser), ce qui garantit une parfaite étanchéité et un démontage facile.

La bôme comprend un étarqueur et deux bosses de prises de ris ramenées au cockpit. Les prises de ris courent sur des

poulies situées sur le guindant et la chute de la grand-voile. Cela réduit le frottement et permet d'effectuer la manœuvre de prise de ris depuis le cockpit et rend superflu le vît-de-mulet.
La bôme est soutenue par un hâlebas et un rodkicker de manière à ce qu'elle ne tombe pas sur le pont ou sur le capot lors d'une prise de ris.
Tout le gréement dormant est composé de filins Inox avec des embouts T et des ridoirs sur le pont. Leur section est de 5 mm et celle de l'étai avant est de 4 mm.
La drisse de grand-voile et la drisse de foc ont respectivement une manille D et une manille à fermeture rapide afin de faciliter les manœuvres des voiles. Ensuite, il y a une drisse de pavillon à tribord et une girouette en tête de mât. Des messagers ont été installés pour tout le gréement courant non installé de série. La drisse de spi fait partie de l'inventaire standard du bateau.

7. Voiles

La grand-voile de l'ETAP26s partiellement lattée et à bordure libre, est fabriquée par des voileries de réputation internationale. Sa surface est de 18.2 m²; elle est munie de deux prises de ris et d'un grand rond de chute. Les deux lattes supérieures traversent la grand-voile sur toute sa largeur tandis que les deux lattes inférieures la traversent partiellement afin d'éviter un effort trop important sur les coulisseaux; ce système permet aussi de hisser et d'ariser plus facilement la grand-voile.
Le taud amovible et indépendant de la grand-voile est attaché avec du raban au bas de la bôme. Des lazy jacks guident la grand-voile vers le taud.
Le foc a une surface de 12.2 m² et une coupe droite ; il chevauche suffisamment la grand-voile pour permettre une prestation efficace.
La grand-voile porte le logo ETAP. Les deux voiles sont munies de tell-tales et d'étarqueurs et sont livrées avec leur sac à voile.

8. Installation électrique

L'installation électrique de l'ETAP26s se compose d'une batterie de 70 Ah sans entretien et d'un tableau électrique intérieur avec interrupteurs et fusibles de sécurité automatiques. Il commande la connexion 12 V, l'éclairage intérieur et les feux de navigation. Les feux de navigation sont conformes aux normes européennes : l'ETAP26s dispose d'un feu tricolore surmonté d'un feu de mouillage de 25 W en tête de mât et d'un feu bicolore de navigation de 15 W situé à mi-hauteur du mât. Le schéma électrique est fourni avec les documents du voilier.

9. Eau

Sous le pic avant se trouve un réservoir d'eau douce de 50 litres. Un robinet à pompe alimente l'évier en eau. En option, il est possible de disposer d'un réservoir des eaux usées provenant de la cuisine et/ou du cabinet de toilette.

10. Quille

En version standard, l'ETAP26s possède une quille en plomb d'un tirant d'eau de 1.50 m. Cette quille est spécialement développée pour l'ETAP26s et possède les caractéristiques suivantes : un meilleur rapport d'allongement, un profil fin, une forme hydrodynamique grâce au bulbe à ailettes. En option, il est possible d'adapter une quille tandem avec tirant d'eau de 0.85 m. Les quilles sont boulonnées de manière classique dans la coque et des contre-plaques Inox les renforcent. Comme la charge exercée sur la quille est transférée sur la coque de manière maximale, on obtient une parfaite étanchéité et une construction particulièrement robuste.

11. Gouvernail

Deux safrans assurent un parfait fonctionnement, grâce au concept asymétrique. Ils sont fabriqués selon la technique dite du moule fermé : un noyau de polyuréthane est développé avec des tissus de verre. Cette structure monolithique assure une plus grande résistance aux chocs qu'une construction classique.
La liaison de la barre franche aux deux safrans est particulièrement ingénieuse puisqu'elle permet un réglage de l'angle d'inclinaison de chaque safran.

12. Passe-coques

Tous les passe-coques en bronze sont équipés de vannes à fermeture rapide. Les tuyaux armés sont fixés à l'aide d'étaux doubles en Inox. Une coque sans passe-coques peut être fournie sur demande.

13. Ventilation et éclairage

Un panneau coulissant et un panneau de pont, tous deux en plexi, fournissent un éclairage et une ventilation suffisants. L'ETAP26s est également équipé de 6 hublots fixes intégrés dans la structure du pont et l'aération permanente du pic avant est assurée par une dorade de pont en Inox.
L'éclairage électrique est composé d'un spot halogène dans le cabinet de toilette et dans le pic avant, et d'un tube au néon dans le carré.

INTERIEUR

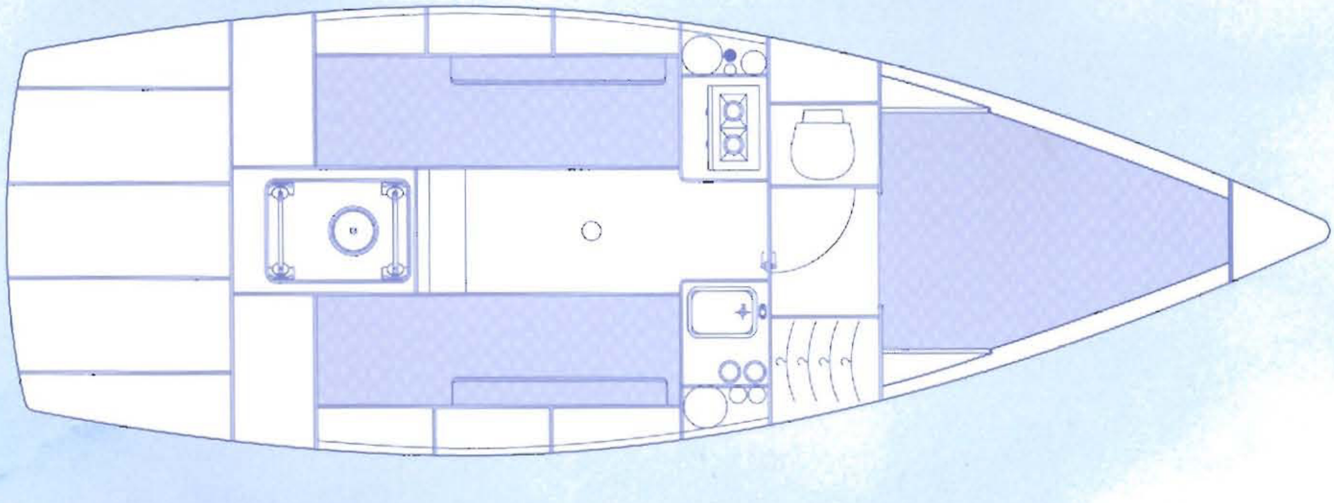
1. Généralités

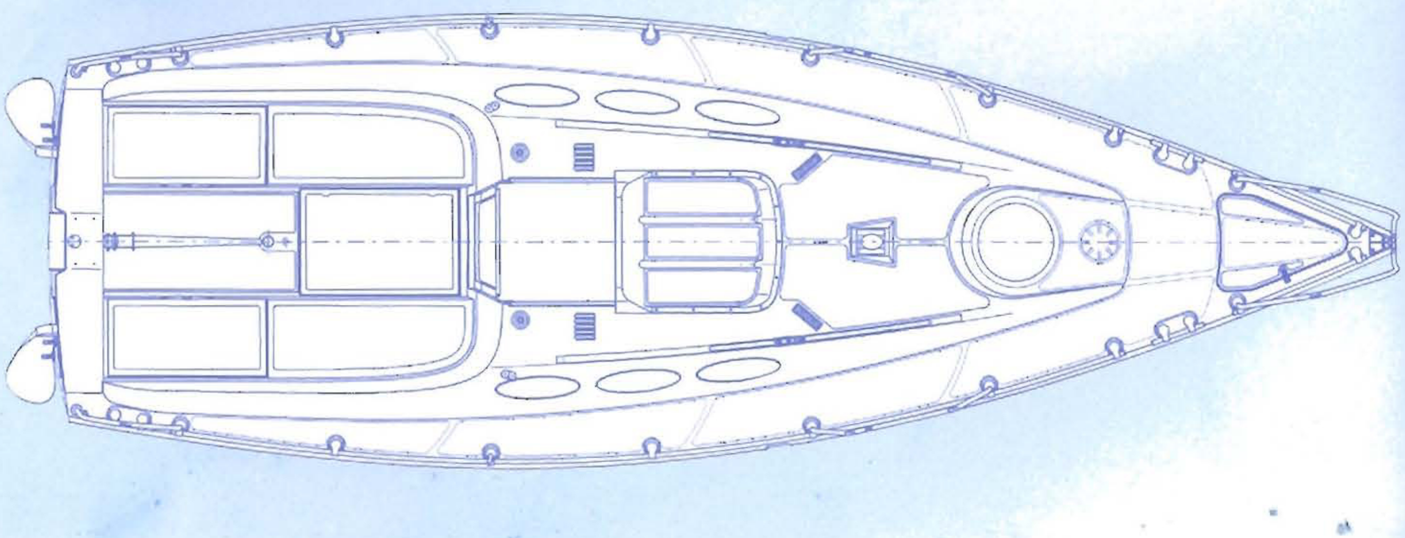
Les aménagements intérieurs de l'ETAP 26s sont exécutés en multiplex marin collé, recouvert de chaque côté d'un laminé aspect poirier. Les panneaux amovibles du plancher permettent une vue aisée de la quille et du circuit des instruments. La descente est formée d'une marche amovible.

L'entrée se fait par un capot coulissant amovible en plexi et de panneaux de porte d'entrée en matière synthétique blanche.

La hauteur sous barrots à la descente est de 167 cm.

Le pont intérieur est fini selon le procédé de construction exclusif ETAP : tout en polyester structuré. On ne doit donc pas utiliser de matériaux de décorations supplémentaires qui résistent souvent mal à l'eau. Cette finition, très facile à





entretenir, conserve longtemps son aspect neuf, même après des années d'usage intensif.

2. Carré

Le carré est composé de deux longues banquettes (200 x 60 cm) qui peuvent servir de couchettes. Les coussins ergonomiques bâbord et tribord sont maintenus par une baguette décorative (pas avec de l'autocollant). Les housses et coussins sont amovibles. Les dossiers des banquettes peuvent également être fixés le long des banquettes pour améliorer le confort des dormeurs. Sous les deux banquettes se trouvent des coffres de rangement avec couvercles à charnières.

La table du carré recouverte d'un laminé aspect poirier peut être enlevée afin de servir de table dans le cockpit.

3. Cuisine

Le coin cuisine de l'ETAP26s est largement équipé : à bâbord se trouve un réchaud à deux feux sous lequel de nombreux rangements sont prévus. A tribord un évier en PVC est équipé d'un robinet à pompe manuelle, relié au réservoir d'eau douce de 50 l situé dans le pic avant.

En option, il est possible d'installer une glacière portable de 13 l, équipée d'un compresseur de 12 V monté dans le pic avant.

4. Cabinet de toilette

Le cabinet de toilette se situe entre le carré et le pic avant dont il est séparé par une cloison munie d'une porte à charnières. L'ETAP26s peut être équipé d'un WC marin classique, éventuellement relié à un réservoir d'eaux usées.

A l'arrière des toilettes se trouve une armoire. L'éclairage et l'aération sont assurés par le panneau de pont du pic avant.

A tribord de l'espace toilette, il y a une penderie à cirés et la porte d'entrée du cabinet de toilette est équipée d'un miroir.

La hauteur sous barrots est de 150 cm.

5. Cabine avant

Le pic avant comporte une très grande couchette double (192 x 130 cm à la tête et 33 cm aux pieds). Il est éclairé et aéré en permanence par le panneau de pont et un aérateur fixe sur le pont avant. Sous la couchette, l'espace est destiné à accueillir le réservoir d'eau douce et éventuellement la glacière en option. Un spot halogène est également prévu comme lampe de lecture.

Documentation

Chaque voilier ETAP est livré avec un schéma électrique détaillé et un manuel d'utilisation de 100 pages environ (français/néerlandais ou anglais/allemand) qui détaille chacune des fonctions du voilier et les illustre à l'aide de schémas clairs.

Garantie

ETAP Yachting offre une garantie de deux ans sur toutes les pièces fabriquées par ETAP. Toutes les autres pièces sont garanties par leurs fabricants. Les conditions de garantie sont détaillées dans les conditions de vente et dans le manuel d'utilisation.

OPTIONS

Votre distributeur ETAP vous fournira sur simple demande une liste complète de toutes les options pour l'ETAP26s avec leurs prix et une documentation technique spécifique. Nous nous limitons ici à quelques options importantes.

1. Génois de petit temps 19 m² sur bout dehors.

Dans les régions où on rencontre souvent des conditions de vents faibles, il y a moyen de remplacer le foc standard par un génois de petit temps à monter sur le bout dehors. Il augmente ainsi la surface du foc de 56 %. Il doit se monter à l'extérieur de la filière. Sur le roof, on peut installer des winches self-tailing (16 AST), qui peuvent également être utilisé pour le spi asymétrique. Ce génois est pourvu d'un système à enrouleur.

2. Rail d'écoute.

Afin de pouvoir régler la grand-voile de manière optimale on peut installer un rail d'écoute dans le cockpit. Il permet de régler en permanence la position du chariot d'écoute de grand-voile.
De plus, il s'enlève facilement sans le moindre outil grâce à deux clavettes; il peut alors se ranger dans le coffre du cockpit.

3. Bout dehors avec davier d'étrave.

Le davier d'étrave est intégré dans le bout dehors de manière à réduire les risques de dommages à l'étrave de l'ETAP26s lorsqu'on monte ou on descend l'ancre. Comme le bout dehors est revêtu d'antidérapant, il permet également de monter facilement à bord. De plus, il comporte un point d'ancrage du bout de réglage du spi asymétrique.

4. Quille tandem ETAP.

ETAP Yachting a optimisé son nouveau type de quille de manière à la rendre encore plus performante lorsque le tirant d'eau est réduit. Le principe de base reste le même : deux quilles courtes sont montées l'une derrière l'autre à distance optimale et sont reliées l'une à l'autre par un bulbe à aileron. La quille tandem ETAP procure un meilleur rapport d'allongement et donc une augmentation de l'efficacité. De plus, le bulbe à aileron augmente non seulement la stabilité mais assure aussi un meilleur fonctionnement hydrodynamique. Ces deux quilles réalisent quasiment les mêmes performances que des quilles profondes " normales" et cela à tirant d'eau nettement plus réduit.
Le tirant d'eau de l'ETAP26s équipé d'une quille tandem est de 0.85 m.

5. Réservoir des eaux usées.

Il y a moyen de collecter les eaux usées du cabinet de toilette et éventuellement toutes les autres (cuisine, évier) dans un réservoir de 44 l qui est placé dans le cabinet de toilette. On peut en vider le contenu via un passe-coque ou via une installation portuaire grâce à un passage par le pont supplémentaire.
Le réservoir est doté d'une alarme électronique de niveau qui se déclenche lorsque le réservoir est presque plein. Cette installation est robuste, fiable et simple à manipuler.

6. Moteur hors bord.

Grâce à une chaise de moteur, la plupart des marques de moteurs hors bord peuvent être montés sur l'ETAP26s sans toutefois pouvoir dépasser les 10 kW. Son montage permet aussi de le relever lorsqu'on est sous voiles. Et lorsqu'on navigue au moteur, sa position centrale évite de naviguer "à contre" avec le safran.

7. Transmission Saildrive.

Il est possible d'équiper l'ETAP26s d'un moteur diesel ou d'un électromoteur avec saildrive. A cette fin, un espace technique spécifique est prévu sous le plancher du cockpit. La propulsion au diesel est assurée par un moteur monocylindre Yanmar 7.4 kW (10 CV). Le panneau d'instruments est muni de lampes-témoins, et d'une alarme acoustique pour la charge de batterie, la pression d'huile et la température du circuit de refroidissement. Votre conseiller ETAP vous donnera tous les renseignements que vous souhaitez à propos du moteur électrique.

ETAP
Belgium Etap Yachting NV
Dijkstraat 15 - BE-9160 Lokeren
Tel. +32[0]9.348 48 46
Fax +32[0]9.348 95 16
Web: www.etapyachting.com
Email: info@etapyachting.com

HITS
Editeur responsable : J. Vernaege, ETAP Yachting, Steenovenstraat 2, 2390 Malle, Belgique 04/05 F24